SEÑORA SECRETARIA.- Está abierto el acto.

(Es la hora 14 y 48 minutos.)

-Corresponde designar Presidente ad hoc.

SEÑOR PENADÉS.- Propongo al señor Senador Gallicchio.

SEÑORA SECRETARIA.- Se va a votar.

(Se vota:)

-3 en 4. **Afirmativa.**

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Gallicchio.)

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 48 minutos.)

-Damos la bienvenida a los representantes de la Asociación de Obreros de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR MAURENTE.- Agradecemos que nos hayan recibido en la tarde de hoy y trataremos de explicar a qué se debe nuestra solicitud de entrevista.

Pertenecemos a la Dirección Nacional de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y somos aproximadamente 350 obreros que estamos dispersos en distintas cuadrillas a lo largo y ancho del país. Además de realizar trabajos propios de la construcción, cumplimos otras tareas; somos, digamos, algo diferente dentro del funcionariado público, por el tipo de trabajo que hacemos.

Como decía, la Dirección Nacional de Arquitectura cuenta con 350 trabajadores que se ocupan de distintos oficios, y tiene instalada una infraestructura importante en distintos departamentos del país y regionales: talleres de carpintería, de carpintería metálica -basada en aluminio- de herrería.

El 17 del mes pasado, en una reunión mantenida con el Presidente de la República, le planteamos que podíamos dar una mano a la emergencia edilicia del Codicen. No se trata de una propuesta nueva; la hemos hecho en otras oportunidades, con otros gobiernos, pero tampoco hubo voluntad política. Lo cierto es que la propuesta no fue vista con malos ojos por parte del Presidente, pero no hemos tenido una señal favorable. Decidimos llevar el planteo a este nivel porque ya en otra ocasión lo habíamos presentado ante diferentes autoridades. Por ejemplo, lo hicimos en forma verbal en la Dirección General del Ministerio, pero tampoco obtuvimos respuesta.

La idea en sí consta de tres grandes pilares. El primero de ellos refiere a atender lo inmediato: arreglar las luces, los enchufes, las ventanas rotas, las cisternas, cambiar vidrios, etcétera. Entendemos que en Montevideo estas tareas se podrían hacer con algunas camionetas y grupos de trabajadores, pero desde la Dirección Nacional de Arquitectura no se han dado señales en este sentido.

El segundo tiene que ver con el mantenimiento porque, más allá de que ahora se invierta tanto en refacciones como en nuevos locales, si no hacemos un seguimiento, dentro de un tiempo vamos a

tener que estar poniendo una cantidad de dinero importante, a veces mucho más que para una nueva obra.

El tercer pilar está vinculado a la construcción de nuevos centros de estudios, aulas, baños, o lo que se crea conveniente.

Esta es la propuesta que le acercamos al señor Presidente que, como expresé, no fue vista con malos ojos.

Agrego, además, que creemos que esta propuesta tiene algunas bondades: se aceleran los tiempos de obra y se evitan los llamados a licitación, porque bastaría con la firma de un convenio marco entre la ANEP y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y con que se depositaran los fondos necesarios para luego definir qué obras se quiere implementar. De esta manera la Dirección Nacional de Arquitectura podría actuar rápidamente, evitando todos esos procesos que mencionamos, pero no hemos tenido eco.

Estas obras podrían tener carácter nacional y, en muchos casos, hacerse en escuelas que tienen un difícil acceso y que por el monto que supone el trabajo no es algo atractivo para la empresa privada. Tenemos varias experiencias; por ejemplo, en el departamento de Salto estuvimos haciendo un trabajo en la Escuela Nº 30 de Laureles, respecto al cual hubo mucha conformidad.

Es a esto a lo que apuntamos. No queremos abarcar toda la obra pública, pero entendemos que podemos colaborar y dar una gran mano, cumpliendo con el rol para el cual fue creada la Dirección Nacional de Arquitectura: atender la obra patrimonial y de alto contenido social, cosa que en muchas oportunidades no ocurre. También hemos tenido algunas experiencias en el Penal de Libertad y casi en forma permanente estamos trabajando en la Colonia Berro.

En su momento nos dimos cuenta de que, para poder concretar esta propuesta, y habida cuenta del no ingreso de personal en los últimos años, teníamos que reforzar en algunos lados las cuadrillas que a lo largo del tiempo se habían ido desmantelando. Por tanto, en algún departamento podríamos estar necesitando un par de albañiles, herreros o electricistas. Como pueden ver, no estamos hablando de cuestiones muy importantes, sino de, en principio, reforzar lo que ya existe para dar respuesta al problema que atraviesan las escuelas y otros centros de estudios, propuesta que está basada en los pilares que mencioné, entre ellos, atender lo inmediato y contemplar la parte de mantenimiento. Pero también entendemos que se debería ampliar esta propuesta a los hospitales y a otros lugares que se crea conveniente, porque una vez que se instalan las cuadrillas en los departamentos, y en la medida en que se realice el seguimiento, es probable que podamos trabajar en otras entidades públicas que también estén atravesando algunas dificultades en este sentido.

Esta era la propuesta que queríamos presentar ante esta Comisión y lo que motivó la solicitud de entrevista porque, repito, tenemos algunos problemas con el ingreso de personal en la Dirección Nacional de Arquitectura. Hoy tenemos una relación funcional de casi un obrero -en el caso de los administrativos es un poco más, porque ronda uno y medio- para atender adecuadamente las obras; esta es una relación que en ningún lado se da, puesto que así no es posible que algo sea viable. Estamos tratando de dar respuesta a nuestras tareas, pero ante la falta de trabajadores, los plazos se alargan. No es lo mismo hacer la obra con el personal necesario que con la mitad de los trabajadores; es más, en algunos casos no se puede hacer y, en otros, se ha llegado a conceder viáticos para poder cumplir con la tarea encomendada, lo cual entendemos que no corresponde. Entonces, proponemos fortalecer las cuadrillas existentes para poder atender las obras en cada localidad, con todo el impacto que ello supone a nivel del departamento.

SEÑOR FLORES.- Como bien dijo el compañero, estamos intentando convencer a la Administración y darle a entender que nosotros somos parte de esta sociedad, que tenemos hijos que van a la escuela y que somos conocedores netos de los problemas que principalmente existen en las escuelas.

Queremos ser claros: nuestra intención no es reclamar absolutamente nada, sino tratar de colaborar con una situación sobre la que no obtuvimos respuesta y que nos ha hecho venir a conversar

con ustedes para tratar de sensibilizar. Esto no solo lo hacemos por nosotros, sino por los propios niños que asisten a las escuelas.

Con relación al miniproyecto que apunta a resolver esta situación, tuvimos oportunidad de conversar con distintas autoridades de la enseñanza pero, como siempre decimos, "en esto, no vamos en nada"; simplemente tratamos de colaborar. Queremos dejarlo claro porque quizá se podría entender que nuestra intención es sacar alguna tajada de esta cuestión, y eso no es así. Aquí hay un grave problema. Además, entendemos que los educadores deben atender a los niños y no estar permanentemente atentos por si un pedazo de revoque se les cae encima. En fin, estamos muy preocupados por el problema edilicio, pero también por la atención y por esa especie de descuido de la maestra por los niños. Vuelvo a decir: "en esto, no vamos en nada"; este tema nos preocupa de verdad y simplemente queremos colaborar.

SEÑOR GONZALES.- Soy Secretario de la organización.

Queremos dejar claro que hemos conversado con representantes de diferentes organismos. En lo que a Primaria respecta nos dijeron que tienen un millón de metros cuadrados construidos, distribuidos en más de 3.000 edificaciones.

En el contexto del *boom* por el que atraviesa la construcción, muchas veces a las empresas no les resulta redituable trabajar en las escuelas. Por otra parte, el vínculo que genera el funcionario de la Dirección Nacional de Arquitectura es muy especial. Normalmente, la empresa privada se dedica solamente a cumplir la tarea para la que fue llamada o para la que se hizo una licitación; sin embargo nosotros manejamos una cierta flexibilidad en los tiempos, lo que nos lleva a hacer más tareas de las que se necesitan en la escuela. De ahí, entonces, que se genere un vínculo que la empresa privada no logra tener. Es muy difícil que las empresas privadas pongan los ojos en los lugares educativos porque, a no ser que se trate de una obra nueva, las tareas de mantenimiento muchas veces no les resultan redituables.

Realmente vemos con mucha preocupación este tema porque todos los años nos enfrentamos con las mismas noticias. Trabajamos en todos los edificios públicos y sabemos que esto puede ser una constante, tanto a nivel de policlínicas como de hospitales, de escuelas, etcétera. Este año se dio en las escuelas y el próximo no queremos estar en la misma situación. Por lo tanto, apostamos a que se ponga en práctica algún miniproyecto que hemos planteado y se pueda ver con ojos a futuro. La idea es trabajar a futuro en lugar de andar apagando incendios.

SEÑOR PENADÉS.- Se nos ha informado que, en la actualidad, son alrededor de 350 trabajadores de la Dirección Nacional de Arquitectura los que se encargan del tema obras, por lo que me gustaría saber qué tareas están desarrollando. En caso de que mañana se implementara este plan -lo cual no me parecería una mala idea, sino todo lo contrario- ¿estaría implicando que hoy existe un sobrante de tiempo o tendríamos que pensar en que la Dirección Nacional de Arquitectura deje de hacer obras para dedicarse a estas tareas de mantenimiento, por ejemplo, en los centros educativos a los que hicieron referencia? ¿O acaso se podría dedicar el tiempo a formar las cuadrillas a las que se aludió? Esta idea me pareció muy inteligente pues la tarea se llevaría adelante como una especie de bomberos: en una primera etapa se apagarían los incendios en cuanto a la situación edilicia y, en otra, se atenderían todas aquellas cosas pensadas más a largo plazo.

SEÑOR MAURENTE.- En la actualidad estamos haciendo obras para el INAU, concretamente, para la Colonia Berro, donde también se cuenta con un servicio de mantenimiento, que es el que queremos extender a las escuelas. La idea es disponer de cuatro o cinco camionetas con un equipo de electricistas, sanitarios, etcétera -estaríamos hablando de uno o dos obreros por rama- para atender las emergencias diarias.

Muchos de nosotros estamos haciendo changas, esto es, cambiando alguna ventanita y haciendo alguna reforma de poca envergadura en algún edificio patrimonial.

Hemos planteado a la Dirección Nacional de Arquitectura el fortalecimiento de las cuadrillas porque, si tomamos en cuenta la cantidad que somos hoy y, en algunos casos, lo avanzado de la edad de algunos compañeros, al 2015 no va a quedar nadie, ni siquiera para hacer las changas que estamos realizando y se estaría perdiendo esta herramienta que consideramos importante utilizar en el futuro. Necesitamos el ingreso de nuevos funcionarios para fortalecer las cuadrillas que tenemos y plantearnos hacer una obra de mediano porte en cualquier lugar del país donde se necesite. A su vez, en la medida en que no surja obra nueva, podremos dar una mano en distintos centros. Para el sindicato esta es una cuestión de sobrevivencia de la propia unidad ejecutora en cuanto a la ejecución de obra por administración directa, que muchas veces ha sido criticada por lo cara o por lo lenta. En realidad, aún no se nos ha demostrado que seamos caros o lentos. A veces se realizan mediciones un poco engañosas, porque se mide apenas se cerró la obra y no se analiza todo el proceso para ver cuándo empezamos a hacer el mantenimiento, cuánto tiempo nos llevó ir a reponer una pintura o alguna parte del trabajo, etcétera. Además, en muchos liceos ha ocurrido que, a poco tiempo de entregada la obra por empresas privadas, la propia Dirección Nacional de Arquitectura ha tenido que enviar a su cuadrilla para realizar refacciones. Uno de los ejemplos claros que se han dado recientemente es el del liceo de Durazno; hace menos de dos años que se entregó, construido por una empresa privada, y hoy su estructura presenta un gran deterioro e importantes rajaduras. Esto quiere decir que en alguna parte los controles están fallando y se desperdicia esta parte de la unidad ejecutora, que es la administración directa, que siempre está para dar respuesta en los casos en que pueda quedar algo mal. Vemos con preocupación que en un futuro, de no revitalizar la plantilla, ya ni siquiera podremos cambiar ventanas, porque no vamos a tener gente para hacerlo, y creemos que en ese caso el Estado va a perder una herramienta importante.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Ante todo, quiero agradecer a nuestros invitados por su comparecencia.

Como se sabe, los problemas edilicios que se han generado en la educación nos preocupan al Poder Ejecutivo y al Parlamento. Hoy tenemos un presupuesto para la educación como nunca existió antes y lo lógico es que haya locales como corresponde, porque esto hace también a los temas educativos. No es lo único, por supuesto, ni mucho menos, pero sí es muy importante.

En realidad, el tema de la arquitectura y las obras públicas viene reiterándose hace muchos años. Antes estaba planteado porque no teníamos trabajo y no había plata; ahora están los recursos, pero los problemas son otros. De todas maneras, tomamos con responsabilidad el planteo que se nos formula, como siempre se ha hecho desde el movimiento sindical, es decir, planteando no solamente las soluciones profesionales de los trabajadores, sino también tratando de colaborar con el país.

En definitiva, podemos preocuparnos, averiguar qué pasa -supongo que habrá explicaciones de parte del Ministerio- y tratar de que la solución pase por el lado que nuestros invitados plantean. Evidentemente, también los trabajos chicos en el cuidado de los locales de la enseñanza, tanto en la escuela como en Secundaria, son muy importantes, y sabemos que, con el *boom* de la construcción, las empresas grandes no se dedican a esto. De manera que, por lo menos en lo personal, vamos a tratar de tomar el tema y lo conversaremos con el compañero Presidente.

SEÑOR CLAVIJO.- Por mi parte quiero también dar la bienvenida a nuestros invitados y expresarles mi satisfacción por el hecho de que vengan con esta propuesta, que no escapa a la línea que siempre ha seguido el movimiento sindical, como decía el señor Senador Fernández, en el sentido de realizar aportes frente a los problemas que se plantean. Creo que la Comisión debe trabajar en ese sentido y me parece que la propuesta por escrito que se le hizo a la Dirección Nacional de Arquitectura sería un material importante para nosotros en el momento de trasladar el planteo. De manera que si nos la pueden hacer llegar, les agradecemos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece muy oportuna la precisión que hace el señor Senador, porque sería importante tener una propuesta por escrito que, de alguna manera, sirva como insumo a esta Comisión para poder trabajarla con el señor Ministro.

SEÑOR PENADÉS.- Estoy de acuerdo con el planteo, pero por mi parte propondría que se envíe la versión taquigráfica de esta sesión al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas a los efectos de que nos informe en qué se encuentra la situación. Creo que de esta manera ganaríamos mucho tiempo

para poder dar una respuesta a los funcionarios de la Dirección Nacional de Arquitectura sobre qué voluntad tiene la Administración de tomar en cuenta la propuesta que ha hecho el sindicato.

SEÑOR MAURENTE.- Quiero puntualizar que nosotros, en realidad, no le acercamos la propuesta por escrito al señor Ministro -sí se la hicimos llegar al señor Presidente de la República- porque en más de una oportunidad, cuando le preguntamos al Director General, Pablo Ferrer, cuál iba a ser la postura de la Dirección Nacional de Arquitectura ante la emergencia que se estaba dando en la educación, no tuvimos receptividad. Es más, a instancias del propio Director General, pasamos seis meses del año pasado con el Director Nacional de Arquitectura discutiendo la necesidad de ingresos y acordamos, en el marco de las cuadrillas por departamento y todo lo que veníamos planteando, una cifra de ingresos que rondaba los 200 trabajadores a nivel nacional. Sin embargo, hoy el Director General nos está planteando que esa cifra no es posible y que, con mucha suerte, tal vez se podría estar solicitando al Servicio Civil un total de 100 puestos de trabajo. Esto, para nosotros, es muy insuficiente, por lo que decíamos anteriormente: para el año 2015 corremos serios riesgos de que la parte que tiene que ver con la ejecución por administración directa desaparezca o se vea imposibilitada de realizar la mínima intervención. Si bien los que estamos aquí sentados no estamos entre los más veteranos, a nadie escapa lo envejecida que está la plantilla de trabajadores a nivel estatal.

De todas maneras, podemos proporcionar a la Comisión una copia de la nota que le enviamos al señor Presidente y de la propuesta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les pedimos que la hagan llegar a la Secretaría para que se incluya en las actas correspondientes.

SEÑOR FLORES.- Quiero agregar que también estamos proponiendo el ingreso de los chiquilines que van egresando de UTU -como dice el compañero, tenemos talleres en todos los rubros- para no motivar la deserción anticipadamente. La idea es estimularlos a que permanezcan y lleguen al final de los estudios teniendo en cuenta que van a tener la posibilidad de ingresar en la Dirección Nacional de Arquitectura, por lo menos parcialmente, hasta que tengan la experiencia laboral que se necesita cuando se sale de un centro de estudios. También en este caso hicimos llegar esta propuesta por escrito al Director de UTU, el profesor Netto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esta última parte es muy interesante, porque las pasantías están previstas con ese objetivo, se han hecho en muchos lugares y sería importante que se siguieran haciendo en otros.

Agradecemos la presencia de los representantes de la Asociación de Obreros de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y nos mantenemos en contacto.

(Se retira de Sala la delegación de la Asociación de Obreros de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.)

(Ingresan a Sala los representantes del Colegio de Profesionales de la Marina Mercante.)

-La Comisión de Transporte y Obras Públicas da la bienvenida a los representantes del Colegio de Profesionales de la Marina Mercante.

SEÑOR GOINEX.- Soy miembro asociado al Colegio y vengo acompañado por el Secretario y otro socio. El Presidente y el Vicepresidente están navegando, cosa habitual en este tipo de gremio, que no se puede reunir cuando quiere sino cuando sus miembros están en Montevideo.

Voy a realizar una pequeña introducción acerca de lo que venimos a proponer o a pedir y luego los compañeros van a explayarse en los fundamentos.

Lo que pretendemos es que el Estado le dé a la Marina Mercante un ámbito propio, por ejemplo, un Ministerio o una Dirección, y lo voy a ejemplificar.

Lo que hoy es Dinara, en mi juventud era SOYP, ILPE o INAPE, es decir que fue pasando de un Servicio a un Instituto y luego a una Dirección. Si bien la Dinara es parte del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca -que, informalmente, es el Ministerio de las vacas- tiene presencia propia, cuenta con un edificio y una dirección. El asunto pesquero a nivel nacional se trata en Dinara, que no es un Servicio como lo era SOYP; se fue jerarquizando y ocupando el lugar que se merece. Si bien es el tercer renglón dentro del Ministerio, tiene su presencia.

La Marina Mercante no cuenta con nada parecido. En parte depende de la Dirección Registral y de Marina Mercante, del Ministerio de Defensa Nacional -de la Armada- del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, del Ministerio de Industria, Energía y Minería y de la Dinara. Por lo tanto, desde el punto de vista institucional, queremos dar a la Marina Mercante, no un lugar destacado -no es necesario ponerlo arriba de un pedestal- pero sí propio. En ese sentido, mis compañeros van a hacer hincapié en salir de la esfera de la Armada. Esto no significa exactamente que no queremos pertenecer a la Armada sino que deseamos ser otra cosa; no estamos desconformes con la forma en que la Armada nos está gestionando pero anhelamos una identidad propia. Al respecto, mis compañeros van a ilustrarnos con situaciones de otros países en donde la Marina Mercante está regulada por el Estado, pero no a través de sus Fuerzas Armadas. No es parte de la defensa del país, aunque sí es estratégico para los intereses de una Nación -tema que Uruguay ha ignorado por completo- tener una Marina Mercante que le responda. Es decir que en un momento de crisis o de guerra se debe contar con una Marina Mercante que responda, que cuando se la necesite para transportar, importar o exportar, pueda ser convocada y regulada. Ese sentido se ha perdido por completo.

SEÑOR MOLEDO.- En líneas generales vinimos a reiterar pedidos anteriores.

Hace diez o doce días el Presidente y el Vicepresidente del Colegio al cual pertenecemos mantuvieron una reunión con el señor Presidente Mujica -yo no estuve presente- quien comentó que sería interesante que hubiera un Ministerio que se encargara de la Marina Mercante, al igual que sucede en otros países.

Parece una cosa menor porque la Marina Mercante no está muy difundida; la gente no sabe muy bien de qué se trata, confundiéndola con Marina de Guerra. Un marino es algo así como un extraterrestre. Sin embargo, es importante porque todo lo que se importa y exporta en este país sale y entra por barcos. Normalmente a nadie le interesa mucho si el barco tiene bandera noruega, chipriota, china o uruguaya, pero es algo importante para el país, no solamente por el aspecto laboral sino también porque le permitiría ahorrar divisas; Uruguay pierde mucho dinero -millones y millones de dólares- pagando fletes de bandera extranjera para importar petróleo y otra cantidad de insumos. Por ejemplo, cuando aquí se instaló Botnia, hoy UPS, se le dieron una cantidad de facilidades, pero a nadie se le ocurrió exigir que los buques que transportan la celulosa fueran de bandera nacional. Una empresa de tal tamaño podría perfectamente embanderar algún barco -no importa si nuevo, viejo, chico o grande- con bandera uruguaya y, de esa manera, no solamente emplearíamos al personal disponible, sino que, además, no habría gastos de flete. No es lo mismo tener un coche propio que abonar permanentemente un taxi.

Entonces, siguiendo el hilo de lo que vinimos a plantear, cabe señalar varias cosas.

Por un lado, la formación profesional hoy en día se hace en la Escuela Naval, de lo que no estamos en contra porque nos preparan muy bien para desempeñarnos en nuestra profesión, pero se han producido una serie de irregularidades como el cobro de patentes y títulos. Quien se recibe de abogado, ingeniero o arquitecto lo hace en un instituto del Estado, en la Universidad, y no se le cobra. Sin embargo, aquí, un joven que, con 21 años, se recibe de piloto mercante o de ingeniero mercante

debe abonar por el título -creo que aproximadamente $7.000- por la patente y por grado, es decir cada vez que asciende de Primer Oficial, a Segundo, a Tercero y a Capitán.

Actualmente el Uruguay es un país moderno, integrado al Mercosur y a las Naciones Unidas. A nivel mundial, el negocio marítimo se rige por la OMI -Organización Marítima Internacional- y la OIT, que dependen de las Naciones Unidas. Creo que no queda ningún país en el mundo cuya actividad esté reglamentada por la Armada. En nuestro caso, mientras estamos en actividad estamos reglamentados por la Armada en todo -la Dirección Registral y de Marina Mercante que tenemos es de la Armada, al igual que la Prefectura Nacional Naval- pero cuando nos jubilamos eso cambia y pasamos a la órbita de la Caja de Industria y Comercio. Sin desmerecer a nadie, debemos decir que tenemos los mismos derechos que un despachante de tienda o un vendedor de un *shopping* cuando nuestra profesión, por lo que implica, es bastante especial. Estamos embarcados durante meses, separados de la familia, en un ambiente que muchas veces es hostil -cuando cambia el estado del tiempo, se modifica todo- en un espacio reducido, sin feriados, domingos, cumpleaños, Navidad ni año nuevo. A partir del momento en que los puertos se privatizaron -en el año 1990- pasaron a trabajar 24 horas diarias y cualquier día del año, porque no hay feriados. En este caso, se privatizaron los servicios de todos los puertos del mundo y no se hicieron plebiscitos ni nada de eso.

Otro punto que quiero mencionar es que los barcos de ahora no son como los de antes. En este sentido, en lo que respecta a la Marina Mercante hay un atraso legislativo. De hecho, nunca hubo una ley de Marina Mercante que contemplara la actividad marítima ni al individuo que quiere trabajar en esta profesión, para estar protegido y jubilarse.

A partir de 1996 no quedó ningún buque de ultramar de bandera nacional, y de los tres de cabotaje que tenía la compañía Nobleza Naviera, está operando uno solo. En cuanto a los pequeños buques petroleros, denominados “buques *bunkers*”, que realizan la actividad de trasbordo de combustible desde La Teja a los grandes barcos que están atracados en el puerto, de los cinco que operaban, quedan dos. Nos preocupa que el número de unidades disminuya cada vez más, pues otro tanto ocurre con las posibilidades de trabajo. Téngase en cuenta que, en el futuro, a partir de la prospección petrolera pueden generarse muchas oportunidades porque se supone que vendrá una cantidad de remolcadores y buques de suministro de combustibles, provisiones, repuestos, etcétera; esta será una actividad permanente.

Ahora surgió una ley -no conocemos cuál fue su espíritu- por la que se exonera de poner bandera uruguaya a las compañías que vengan a hacer tareas para el Estado uruguayo o que tengan un servicio de cabotaje. Por ley siempre tenían bandera uruguaya, pero con esta nueva norma eso cambió. Estuvimos en la Comisión respectiva de la Cámara de Representantes y se nos comunicó que mantuvieron reuniones con Sutma, con el Centro de Maquinistas Navales del Uruguay y con el Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay. Al parecer, la norma va a ser derogada. Se consideró la cantidad de problemas que aparejaba el hecho de tener buques extranjeros trabajando en nuestro cabotaje, y se van a elaborar una serie de normas al respecto. En realidad, no sabemos en qué va a quedar esto porque hay una delimitación de responsabilidades. Por ejemplo, un buque chino, con capitán chino, tripulación china y bandera china, va a tener también un capitán uruguayo. Hago este comentario porque hasta el año pasado trabajé en la draga china, que trabajaba acá pero tenía bandera uruguaya. Todos los chinos, desde el capitán hasta el último empleado, si bien internamente tenían su jerarquía, estaban embarcados oficialmente como marineros. El capitán uruguayo es el responsable ante cualquier eventualidad. Ahora no sabemos cómo se va a solucionar esto. No me quiero extender en el punto porque corresponde considerarlo en un ámbito distinto al de la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado.

Quiero agregar que dentro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas existe un Director General de Marina Mercante, pero diría que se trata de un cargo decorativo porque no interviene en las decisiones que se toman respecto de la Marina Mercante. Desde el comienzo de la historia este cargo fue ocupado por un Capitán de Navío retirado, pero desde hace dos años lo asumió un civil que es Capitán de Marina Mercante y, aunque parezca increíble, no ha querido recibirnos, a pesar de ser un colega.

La idea de concurrir a la Comisión tenía como objetivo informar a los señores Senadores acerca de la situación, pedirles que nos aconsejaran respecto a dónde podemos tocar el timbre -perdóneseme que

sea tan gráfico- y también consultarlos acerca de cuál sería la vía más idónea para poder plantear nuestras inquietudes, de manera que se pueda tomar una decisión efectiva.

SEÑOR PENADÉS.- En alguna oportunidad conversamos sobre estos temas en la Comisión y creo que podríamos tomar algunas medidas. Aclaramos que desde aquí es muy poco lo que podemos hacer, salvo redactar una nueva legislación de Marina Mercante, que es algo a largo plazo. Concuerdo en que lo debemos hacer porque, por obvias razones geográficas, el Uruguay debería tener una estrategia de desarrollo de la Marina Mercante. Si bien cada uno tendrá su opinión acerca de por qué nuestro país no tiene Marina Mercante, creo que es algo sobre lo que debemos reflexionar.

En lo puntual, recomiendo que la Comisión se comunique con el Ministro de Transporte y Obras Públicas, le envíe la versión taquigráfica de lo actuado en esta sesión y lo invite a concurrir junto con el Director General de la Marina Mercante para conocer en qué se está trabajando. Asimismo, quizás el Presidente de la Comisión le pueda trasladar al Ministro la aspiración de esta delegación de ser recibida por el Director General de Marina Mercante, de modo de facilitar una comunicación que, obviamente, se debe mantener.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estoy de acuerdo con lo planteado por el señor Senador.

SEÑOR BAS.- Quiero reiterar alguna idea que se expresó aquí.

El hecho de que la Marina Mercante esté dispersa en diferentes lugares hace que no se defina un plan de desarrollo o una política de Estado a largo plazo. Los países deben defender sus divisas y su mano de obra, como sucede con las líneas de aviación. Considero que el no tener una política clara de Marina Mercante lleva a no tomar decisiones en los momentos más difíciles. Por ejemplo, existe una exoneración impositiva con respecto al combustible para los buques de pesca, pero no para el resto. Consideramos que quizás se podría activar este tipo de instrumento en momentos difíciles, de modo de paliar situaciones tales como el cierre de empresas o la ida de buques del país.

Por otro lado, en estos momentos el precio del combustible en el Uruguay es el más alto de toda la región; es bastante más caro que en Argentina, Brasil y Chile. En un buque, como en cualquier actividad relacionada con el transporte, el combustible es uno de los rubros más importantes. Entonces, si en los momentos difíciles no se apoya a las empresas en ese rubro, colapsan y, al hacerlo, se pierden las fuentes de trabajo. Además, en el caso del sector marítimo, hay que recordar que alrededor de un barco trabajan talleres, proveedores, etcétera; es mucha la gente que está involucrada; esta mano de obra también es calificada y deja ingresos. La draga que hace pocos días empezó a operar en el puerto de Montevideo hizo un trabajo importante en dique, y este es un ejemplo bastante cercano.

El problema es que no existe un organismo, una Dirección o un Ministerio que centralice todo el tema de la Marina Mercante, inclusive lo relativo a la educación, que se encuentra un poco dispersa porque se enseña en la Escuela Naval y en la Universidad del Trabajo del Uruguay. En esta actividad se debe prestar atención a las reglamentaciones de la Organización Marítima Internacional. No se debe impartir la educación que a nosotros se nos ocurra; hay que tener en cuenta determinadas bases, porque la persona va a actuar en el mundo con ese título. No se trata de que por la buena voluntad de alguien se decida impartir tal o cual estudio a los muchachos; tienen que dictarse los cursos que estén de acuerdo con lo que firmó y ratificó el Uruguay respecto a la titulación y capacitación de los oficiales de la Marina Mercante. Inclusive, hoy en día se exige capacitación a los marineros en todas las áreas. Todo está enrabado. El tema es que cada uno cuida su área y creo que la Armada Nacional no va a prestar atención a la cuestión comercial; no le interesa, pues no recibe nada si el barco hace tal o cual operación y solo hará la inspección de seguridad que le corresponde realizar.

No vemos que se concrete esa política tan necesaria. A la vez, tenemos marinos mercantes en el Uruguay que pueden trabajar apoyando al Estado.

Por otro lado, habría que desterrar la idea -que se maneja en el medio civil, incluso entre los políticos- de recurrir a la Armada Nacional en temas de Marina Mercante. La Armada Nacional no opera buques

mercantes, si bien a veces se piden recomendaciones a sus oficiales. Algunos de ellos tendrán cierto conocimiento del tema, harán lo que puedan o se informarán por otros medios, pero al quedar todo en manos de diferentes reparticiones, con distintos intereses, no hay un hilo conductor que pase de gobierno en gobierno y permita hacer una proyección a futuro. Pienso que esta sería la política de Estado que un país moderno querría seguir. De hecho, estuve leyendo que para los próximos años la Unión Europea ya se plantea políticas sobre Marina Mercante tendientes a solucionar los problemas que existen con la preparación de los marinos.

Hay que entender que el problema del combustible, del petróleo, va a seguir en aumento y que el transporte más económico del mundo es el marítimo. Como los buques continuarán creciendo en tamaño, la creación de un puerto de aguas profundas es muy importante. Pero también tiene que haber buques que lleven las mercaderías a otros puertos, como por ejemplo, los del litoral uruguayo o del Paraná; esos buques podrán ser uruguayos, argentinos o paraguayos. Ahí deberíamos marcar nuestra presencia, porque algunos países ya están construyendo sus puertos para barcos de calado mayor a 16 metros. Como sabemos, ya se mandaron construir barcos de más de 15 metros de calado y de 13.000 contenedores. Nos podemos quedar dentro del sistema o fuera de él. Igual situación ocurre con una infinidad de temas que, a la vez, generan divisas para el Uruguay, cuando nos promocionamos como un país de servicios.

Reiteramos que nos falta una política conductora sobre esta área y, a la vez, todo esto nos genera problemas en el área educativa y de titulación, así como en algunos aspectos laborales.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos al Capitán Bas la preocupación que nos plantea en esta Comisión. Como decía el señor Senador Penadés, vamos a enviar la versión taquigráfica de esta reunión al señor Ministro y preguntaremos acerca de las razones que impiden que exista un diálogo más directo con el Colegio de Profesionales de la Marina Mercante. A la vez, quedamos a las órdenes del Colegio para elaborar una ley que contemple todos estos planteos.

SEÑOR MOLEDO.- Se ha planteado la posibilidad de convocar al señor Director Registral y de Marina Mercante del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Consulto si la idea es solicitar su presencia en la Comisión o gestionar que tengamos una reunión con él. Cabe aclarar que estamos abiertos a cualquier eventualidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por nuestra parte, podremos actuar a través del Ministerio y así ayudar a que el diálogo se pueda concretar.

SEÑOR PENADÉS.- El Presidente hablará con el señor Ministro y le trasmitirá su aspiración en el sentido de que sean recibidos por el señor Director Registral y de Marina Mercante.

SEÑOR GOINEX.- A veces no es necesario hacer extensos discursos, pero quisiera redondear nuestra posición.

La Escuela Naval está haciendo su parte, en forma correcta, y lo mismo podemos decir de la UTU. A su vez, la ANP, la Prefectura Nacional Naval, la Dirección Registral y de Marina Mercante, ANCAP y la Dinara también están haciendo su parte. Los señores Senadores podrán coordinar una reunión con los jerarcas pero, como decíamos al principio, aspiramos a hablar con alguien que apunte a algo. Por ejemplo, ANCAP refina fuel oil para barcos y lo vende al precio que piensa que es mejor para el organismo.

SEÑOR PRESIDENTE.- La idea es muy clara.

SEÑOR GOINEX.- Por eso, más allá de que se reúnan para hablar sobre el tema, no sé qué otro paso se podría dar para tratar de conseguir que se genere una nueva Dirección de Marina Mercante.

SEÑOR PENADÉS.- El primer paso es conocer la opinión del Director; luego podríamos hablar de las políticas estratégicas a las que se hace referencia. El tema no pasa por conocer solamente cómo se

coordina, sino por elaborar políticas como las que aquí se han mencionado.

SEÑOR GOINEX.- ¿Cómo nos podríamos enterar de los resultados de esas reuniones?

SEÑOR PENADÉS.- Pierdan cuidado que se van a enterar, probablemente a través de la Secretaría de la Comisión. Incluso, si lo desean, pueden golpear las puertas de los despachos de los que estamos aquí presentes.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión de Transporte y Obras Públicas agradecemos la presencia de los representantes del Colegio de Profesionales de la Marina Mercante.

(Se retiran de Sala los representantes del Colegio de Profesionales de la Marina Mercante.)

-Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

" 1) Solicitud de audiencia del Colegio de Profesionales de la Marina Mercante a los efectos de plantear los siguientes temas: desarrollo del transporte marítimo-fluvial, así como políticas de incentivación en función de nuevas perspectivas del sector.

Oficio Nº 159/12 de la Junta Departamental de Florida. Palabras vertidas por el señor Edil suplente Ariel Palleira en relación a los vidrios polarizados de los vehículos.

Nota enviada por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas en respuesta a la consulta efectuada por esta Comisión sobre el alcance de la modificación de la denominación de 'Puerto Sauce'. Carpeta Nº 790/2012.

Nota enviada por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas en respuesta a la consulta realizada por esta Comisión sobre la opinión del proyecto de ley a estudio de esta, 'Dr. Mario Carminatti', designación con su nombre al puente ubicado sobre el arroyo Yaguareté - kilómetro 308 de la Ruta Nacional Nº 2 'Grito de Asencio', departamento de Río Negro."

-No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Es la hora 15 y 44 minutos.)